सार्वजनिक यातायातको तस्बिर

-रेम्बु चाम्लिङ राई[1]

विषय प्रवेश

करिब साँढे पाँच सय वर्ष अगाडि काठमाडौँ उपत्यकाका तत्कालीन राज परिवारको उपचार गर्न नेपाल प्रवेश गरेका काठमाडौँ उपत्यकाका शिख समुदायले वि.सं. १९९६ मा पुल नभएको नदीमा डुङ्गाबाट ट्रक भित्र्याई सार्वजनिक यातायातको सुरुवात गरेको पाइन्छ । (काफ्ले, २०७६) सार्वजनिक यातायातले आठ दशकको यात्रा पूरा गरिसकेको छ । प्रत्येक व्यक्तिलाई यात्रा गर्न पाउने मौलिक हकको प्रत्याभूत भएको छ । नेपालको संविधानले नागरिकका आधारभूत आवश्यकता सम्बन्धी नीति अन्तर्गत यातायात सुविधामा नागरिकहरूको सरल, सहज र समान पहुँच सुनिश्चित गर्दै यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धि गर्ने र वातावरण अनुकूल प्रविधिलाई प्राथमिकता दिँदै सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन र निजी यातायातलाई नियमन गरी यातायात क्षेत्रलाई सुरक्षित, व्यवस्थित र अपाङ्गता भएका व्यक्ति अनुकूल बनाउने परिकल्पना गरेको छ । (नेपाल कानुन आयोग, २०७२) यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धी राज्यको निर्देशक सिद्धान्त तथा नीतिलाई कार्यान्वयन गर्न आवधिक योजना, क्षेत्रगत र विषयगत रणनीति र कार्यनीति, वार्षिक नीति तथा कार्यक्रम जारी हुने गरेका छन् । यिनीहरूको प्रभावकारी कार्यान्वयन हुन नसक्दा सार्वजनिक यातायात दिगो, व्यवस्थित, मर्यादित र भरपर्दो भएको अनुभूत हुन सकेको छैन ।

त्यस्तो सहरलाई राम्रो मानिन्छ, जहाँ समाजका सबै वर्गहरूः गरिब वर्ग, मध्यम वर्ग र धनी वर्ग सार्वजनिक यातायात प्रयोग गर्छन् । बिलासी जीवन जिउने लालसामा मानिसहरू महँगो निजी सवारी साधनका प्रयोग गर्न लालायित हुने गर्दछन् । निजी सवारी साधनको अत्यधिक प्रयोगबाट शारीरिक तथा मानसिक स्वास्थ्य, सामाजिकीकरण र पर्यावरणीय क्षेत्रमा नकारात्मक प्रभावहरू देखिने भएकाले यसलाई न्यूनीकरण गर्ने अभियान स्वरूप विश्व कार मुक्त दिवस समेत मनाउने गरिएको छ । सबै प्रकारका यात्रुका लागि सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन गरिनुपर्दछ भन्ने विकसित मान्यताका कारण सार्वजनिक यातायात प्रयोग सम्बन्धी भाष्य फेरिँदै गएको छ । जब समाजका हुने खाने वर्गका मानिसहरू आफ्ना महँगो र विलासी निजी सवारी साधनहरूलाई त्यागी सार्वजनिक यातायातमा यात्रा गर्न रुचाउने युगको सुरुवात हुन्छ तब मुलुकले दिगो समृद्धितर्फ यात्रा आरम्भ गर्नेछ भन्ने मान्यता स्थापित हुँदै गएको छ ।

यात्रुको भोगाइ

लामो, मध्यम तथा छोटो दुरीमा चल्ने यात्रुवाहक सवारी साधनका यात्रुहरूको भोगाइ र अनुभव स्थान विशेष छन् तर सकारात्मक छैनन् । लामो तथा मध्यम दुरीमा चल्ने यातायातमा सिट क्षमताभन्दा बढी यात्रुहरू चढाउनेलाई चेकजाँच तथा कारबाही गर्न खटिएका ट्राफिक प्रहरीले उदासीनता देखाउने, सरकारले निर्धारण गरेको भाडा दरको परिपालना नहुने, चालकले भनेको ठाउँमा बजार भाउभन्दा महँगो दरमा खाजा र खाना खानु पर्ने सार्वजनिक यात्रुको व्यथाहरू सुनिने गरेका छन् । (भट्टराई, २०७६) चलायमान अवस्थामा हुने शारीरिक असन्तुलन (Motion Sickness) को समस्या हुने यात्रुहरूको सार्वजनिक यातायातको यात्रा निकै कष्टपूर्ण हुने गर्छ । यस समस्याका कारण पनि कतिपय व्यक्तिहरू सार्वजनिक यातायातको यात्रालाई रुचिकर मान्दैनन् । अर्थ राजनीतिक दृष्टिकोणले पनि सार्वजनिक यातायातको यात्रा र दुर्घटनाले तिनै नागरिक मारमा परेका छन्, जो आर्थिक रूपले विपन्न छन् ।

---

[1] शाखा अधिकृत, गृह मन्त्रालय, सिंहदरबार, काठमाडौँ

सार्वजनिक यातायातको सवारीको भाडा दर इन्धनको मूल्यको आधारमा स्वचालित रुपमा समायोजन गरी यातायात व्यवस्था विभागले निर्धारण गर्ने कानुनी व्यवस्था अनुसार विभागले समय समयमा भाडा दर सम्बन्धी सार्वजनिक सूचना प्रकाशन गर्ने गरेको छ । (कानून किताब व्यवस्था समिति, २०७७) तर सार्वजनिक यातायातले मनपरी रुपमा चर्को भाडा दर असुल्ने गरेको यात्रुका गुनासोहरु बारम्बार आइरहन्छन् । (घिमिरे, २०७५) तोकिएको भन्दा बढी भाडा लिने सवारी साधनका चालक, सहचालक तथा सञ्चालकहरुलाई उपर आएका गुनासो अनुसन्धान तथा अनुगमन गरेर दण्ड जरिवाना पनि गरिने गरेको छ ।

काठमाडौँ उपत्यकामा वृद्ध, गर्भवती, सुत्केरी, बिरामी, अशक्त व्यक्तिले पनि बसभित्र कोचिएरै यात्रा गरिरहेका हुन्छन् । संसारभर सेवा प्रदायकले सेवाग्राहीलाई सम्मानजनक व्यवहार गर्ने अपेक्षा हुन्छ । तर सहचालकले गर्ने यात्रुहरुसँग रुखो बोली र व्यवहार सार्वजनिक यातायातका नियमित दृश्य भएका छन् । (पराजुली, २०७५) उपत्यकामा चल्ने सवारीसाधनमध्ये साझा यातायातलगायत थोरैमा मात्रै चालक–सहचालकको व्यवहार राम्रो रहेको र आरक्षित सिटमा को बसिरहेको छ हेर्नेदेखि बसमा चढ्नासाथ अशक्तलाई सिटमा राख्न कर्मचारी आफैँ लाग्ने गरेको यात्रुहरुको अनुभव भेटिन्छ । (सेतोपाटी, २०७६) बढी यात्रु क्षमता भएको, उभिएर पनि यात्रा गर्ने सकिने, उच्च नवीनतम प्रविधिबाट निर्मित र विद्युतीय बसहरुमा चढ्न भने यात्रुहरु लोभिएका देखिन्छन् ।

केही वर्ष अघि सार्वजनिक बसमा यात्रा गरिरहेका महिला यात्रीलाई यौन दुर्व्यवहार गर्ने एक पुरुषलाई पक्राउ गरी कारबाही गरिएको थियो । (अन्नपूर्ण पोस्ट, २०७६) महिला यात्रुहरुले सार्वजनिक यातायातमा यात्रा गर्दा असजिलो, असुरक्षित हुने साथै यौन दुर्व्यवहारको समेत सामना गर्नु पर्ने तितो अनुभव सुनाउँछन् । (बिबिसी, २०१९) यसबाट सार्वजनिक यातायात आचार संहिताले सार्वजनिक यातायातसँग जोडिने व्यवसायी, नियामक निकाय र यात्रुहरुको आचरण, चरित्र र व्यवहारलाई मार्गदर्शन गर्ने प्रयत्न गरेको भएता पनि परिवर्तन गर्ने कार्य सकसपूर्ण रहेको देखिन्छ ।

व्यवसायीको दृष्टिकोण

कोभिड-१९ को विश्वव्यापी महामारीलाई सामना गर्ने क्रममा लामो समयसम्म बन्दाबन्दीको सामना गर्नु पर्‍यो । जनजीवन सामान्य अवस्थामा फर्कन समय लाग्यो । सार्वजनिक यातायात सहज रुपमा सञ्चालन हुन सकेन । यसबाट सार्वजनिक यातायातमा रहेको अर्बौंको लगानी सङ्कटमा परेको पीडा यातायात व्यवसायीहरु बताउँछन् । ७०–८० प्रतिशत लगानी बैङ्क तथा वित्तीय संस्थाको यस व्यवसायमा दिवा सेवामा २० वर्ष र रात्रि सेवामा ८ वर्ष आयु तोकिएका बसहरु करिब दुई वर्ष नचलाई राख्दा लगानीकर्ताहरुले ठुलो प्रतिफल गुमाउने अवस्था आएको सुनाउँछन् । (घिमिरे, २०७८) अहिले कोरोना विरुद्धको खोप अभियानले सफलता हासिल गरेको, सर्वसाधारणमा स्वास्थ्य सचेतना अभिवृद्धि भएको, कोभिड-१९ महामारी नियन्त्रणमा आएको, बन्दाबन्दीको अवस्था नरही जनजीवन सामान्य अवस्थामा फर्किसकेको हुँदा यातायात व्यवसाय स्वाभाविक रुपमा सञ्चालन भएको पाइन्छ ।

धेरै यातायात मजदुरको आफ्नै ग्यारेज नभएकाले अधिकांश सार्वजनिक सवारी झाडी र हिलोमा राख्नुपरेको, खुला आकाशमुनि पार्क गरेर राखिएका ठुला बसहरु घामपानीले खिया लागिसकेको भन्दै महासङ्घले सरकारसँग राहतको माग गरेका थिए । (घिमिरे, २०७८) सरकारले कोभिड-१९ बाट अति प्रभावित क्षेत्रमा प्रदान गरिएको कर्जाको हकमा व्यवसायमा परेको प्रभाव तथा वित्तीय अवस्थाको मूल्याङ्कन गरी कर्जाको पुनर्तालिकीकरण/पुनर्संरचना गर्न सकिने व्यवस्था गरिएको थियो । कोरोनाको कारण यातायात क्षेत्रमा परेको प्रभाव सम्बोधन गर्न इजाजत पत्र तथा उपकरणको नवीकरण दस्तुरमा छुट गरेको थियो । (अर्थ मन्त्रालय, २०७८)

सार्वजनिक यातायातमा राज्यको अनुदान हुने विश्वव्यापी अभ्यास रहेकोमा नेपालमा अनुदानको प्रावधान छैन। यातायात क्षेत्रलाई सञ्चालन तथा नियमन गर्ने थुप्रै निकायहरूको क्षेत्राधिकार रहेको भए पनि पूर्ण जिम्मेवारी कसैको तोकिएको छैन । सार्वजनिक यातायात निजी क्षेत्रलाई जिम्मा लगाएर सरकार पन्छिए यो क्षेत्र अनन्तकालसम्म लथालिङ्ग हुने भएकाले सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण गठन गरी सार्वजनिक यातायातलाई व्यवस्थित गर्नु पर्ने मत यातायात व्यवसायीहरूको रहेको छ । (गजुरेल, २०७७) विश्वका ३५ देशका विभिन्न १५६ शहरहरूमा सार्वजनिक यातायातलाई निःशुल्क बनाएका छन् । नेपालमा पनि सार्वजनिक यातायातलाई सेवा क्षेत्र मानिएको छ । तर सार्वजनिक यातायात लगानी गरिरहेका निजी क्षेत्रलाई सेवा या मुनाफा मध्ये कुनका लागि बढी उत्प्रेरित गरिएको भन्ने विरोधाभास कायम रहेको देखिन्छ ।

नियामक निकायको प्रयत्न

यातायात व्यवस्थापन क्षेत्रका प्रमुख समस्या, चुनौती तथा अवसरहरू पहिचान गर्दै प्रतिस्पर्धी, सर्वसुलभ, सुरक्षित र वातावरणमैत्री यातायात प्रणालीको विकास गर्ने सोच आवधिक योजनाले लिएको छ । यातायात क्षेत्रमा सुशासन कायम गर्ने, दिगो तथा वातावरणमैत्री सवारी साधनको उपयोगमा जोड दिने, सार्वजनिक यातायातमा निजी तथा सहकारी क्षेत्रको भूमिकालाई प्रभावकारी बनाउने, यातायात व्यवस्थापनमा प्रविधिको प्रयोग गर्दै सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्दै जाने रणनीतिहरू र यसका कार्यनीतिहरू तय भएको छ । (राष्ट्रिय योजना आयोग, २०७६)

१. संस्थागत सुदृढीकरण र प्रक्रियागत सरलीकरण गर्दै यातायात क्षेत्रमा सुशासन कायम गर्ने,
   - सवारी चालक अनुमति पत्र र सवारी दर्ता सम्बन्धी सूचनामा एक द्वारको लागि डाटा सेन्टर स्थापना र विकास गरिनेछ ।
   - 'जिपिएस' (Global Positioning System) मार्फत सवारी साधन ट्र्याकिङ (Vehicle Tracking System) को व्यवस्था मिलाइनेछ ।
   - यातायात क्षेत्रमा संलग्न जनशक्तिलाई क्षमता विकास र व्यवहार सुधार तालिम सञ्चालन गरिनेछ ।
   - सडक दस्तुर लगायत यातायात क्षेत्रमा रहेका कर तथा दस्तुर सङ्कलनलाई विद्युतीय प्रणालीमा आधारित बनाइनेछ ।

२. दिगो तथा वातावरणमैत्री सवारी साधनको उपयोगमा जोड दिने,
   - प्रदेशगत रुपमा सवारी परीक्षण कार्यालय स्थापना गरी सवारी प्रदUषण मापनका लागि स्वचालित प्रविधि स्थापना गरिनेछ ।
   - 'मास ट्रान्सपोर्ट'लाई जोड दिँदै बृहत् बस परिवहन प्रणालीलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
   - विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
   - सार्वजनिक यातायातमा ज्येष्ठ नागरिक, महिला, बालबालिका, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, अति गरिब र अन्य लक्षित समूहको पहुँच र उपभोग वृद्धि गरिनेछ ।

३. सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन गर्दै निजी तथा सहकारी क्षेत्रको भूमिकालाई प्रभावकारी एवं व्यवस्थित गर्ने,
   - सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा स्थानीय तह तथा सहकारी क्षेत्रको लगानीलाई प्रोत्साहन गर्दै निजी क्षेत्रलाई प्रभावकारी नियमन गरिनेछ ।
   - सवारी साधनको परीक्षणको लागि निजी क्षेत्रबाट समेत सवारी जाँच पास केन्द्रहरू स्थापना गर्ने प्रोत्साहन गरिनेछ ।
   - व्यवहारिक तथा वैज्ञानिक आधारमा स्वचालित भाडादरलाई थप प्रभावकारी बनाइनेछ ।

४. यातायात व्यवस्थापनमा प्रविधिको प्रयोग गर्दै सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्दै जाने ।

- राजधानी लगायतका मुख्य शहरका सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई 'रिरुटिङ' (Rerouting) गर्दै सडकको अवस्था यकिन गरेर मात्रै सवारी साधन सञ्चालनको बाटो अनुमित दिइनेछ ।
- सडक दुर्घटना सूचना व्यवस्थापन प्रणालीलाई नतिजामूलक ढङ्गले लागु गरिनेछ ।
- प्रमुख शहरहरूमा ट्राफिक बत्तीको व्यवस्था गरी सवारी चाप व्यवस्थित गरिनेछ ।
- घना शहर तथा बस्ती लक्षित गरेर '*सवारी साधन निषेधित क्षेत्र*' तोकिनेछ ।

नेपाल सरकारले सार्वजनिक यातायात सेवालाई प्रतिस्पर्धी, सर्वसुलभ, भरपर्दो, सुरक्षित, समावेशी र अनुशासित बनाई आवागमनलाई सहज बनाउन शासकीय व्यवस्था अनुरुपको राज्य संयन्त्र निर्माण गरी आवधिक, रणनीतिक तथा कानुनी प्रबन्धहरू मिलाउने प्रयत्न गर्दै आएको छ । सवारी चालक, परिचालक, बाटो इजाजत, जाँच पास, यातायात सेवा सञ्चालन, भाडा निर्धारण, यात्री टिकट, सवारीको गति निर्धारण, बिमा सम्बन्धी व्यवस्थाहरू सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ ले गरेको छ । प्रत्येक क्षेत्रमा चल्ने सार्वजनिक सवारीहरूलाई व्यवस्थित रुपमा सञ्चालन गर्न यातायात व्यवस्था कार्यालय रहेको जिल्लामा प्रमुख जिल्ला अधिकारीको अध्यक्षतामा यातायात व्यवस्थापन समिति गठन गरिएको छ । (कानून किताब व्यवस्था समिति, २०७७)

यात्रालाई सहज, सुखदायी र सुरक्षित बनाउने; असहज व्यवहार प्रदर्शनलाई निरुत्साहन गर्ने, सार्वजनिक यातायात व्यवसायलाई सम्मानित बनाउने उद्देश्यका साथ सार्वजनिक यात्रुवाहक यातायात आचार संहिता, २०६८ ले बिस बुँदे आचार संहिता जारी गरेको छ । जसमा सार्वजनिक यातायातमा महिलामैत्री वातावरण कायम गर्ने, महिला तथा शारीरिक अपाङ्गता भएकाहरूलाई आरक्षित सिटमा बस्न पाउने, धूम्रपान मद्यपान निषेध गर्ने, लैङ्गिक विभेद सम्बन्धी उद्धरण लेख्न नहुने, क्षमताभन्दा बढी यात्रु र सामान नराख्ने, सवारी चलाउँदा मोबाइल र यात्रुसँग कुराकानी नगर्ने, तोकिए बमोजिम भाडा लिने र भाडा झुन्ड्याउने, सवारी साधन सफा, चुस्त र दुरुस्त राख्ने, सवारी साधनमा प्राथमिक उपचार बाकस (First Aid Box) राख्ने, श्रव्य दृश्य सम्बन्धी उपकरण नचलाउने, प्रेसर हर्नको प्रयोग गर्न नपाइने, चालक परिचालकले परिचय पत्र झुन्ड्याउने संहिता रहेको छ । (यातायात व्यवस्था विभाग, २०६८)

सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४ मा यातायात सेवामा काम गर्ने कर्मचारीको पाँच लाख रुपैयाँसम्म र यात्रीको हकमा एक लाख रुपैयाँसम्म बिमा गर्नु पर्ने प्रावधान रहेको छ । सवारी दुर्घटनाबाट हुने तेस्रो पक्षको मृत्यु, अङ्गभङ्ग, घाउ चोट या सम्पत्तिको नोक्सानी बापत क्षतिपूर्ति दिने प्रयोजनको लागि सवारी धनी या व्यवस्थापकले मृत्यु, अङ्गभङ्ग, घाउ चोटको लागि न्यूनतम पचास लाख रुपैयाँ र सम्पत्ति हानी नोक्सानीको लागि न्यूनतम पचास लाख रुपैयाँ रकमको बिमा गर्ने व्यवस्था रहेको छ । (कानून किताब व्यवस्था समिति, २०७४)

संयुक्त राष्ट्र सङ्घको सडक सुरक्षा दशक (२०११-२०२०) ले सन् २०२० सम्ममा सडक दुर्घटनाबाट हुने मानवीय क्षति पचास प्रतिशतले घटाउने लक्ष्य निर्धारण गरेको थियो । यसको कार्यान्वयनको लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयले सडक सुरक्षा कार्य योजना तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याएको थियो । कार्य योजनामा सडक सुरक्षा व्यवस्थापन, सुरक्षित सडक र आवागमन, सुरक्षित सवारी, सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ता र दुर्घटना पछिको सेवालाई समेटिएको थियो । सन् २०२० सम्ममा पचास प्रतिशतले सवारी दुर्घटना घटाउने लक्ष्य रहेकोमा पाँच वर्षमा बयालिस प्रतिशतले बढेको छ । कार्ययोजना समन्वय गर्न नेपाल रोड सेफ्टी काउन्सिललाई तोकेकोमा सो संस्था नै क्रियाशील हुन सकेन । (महालेखापरीक्षकको कार्यालय, २०७८)

प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको ३७ बुँदे काठमाडौँ उपत्यकाको अल्पकालीन ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य योजना, २०७६, गृह प्रशासन सुधार कार्य योजना, २०७४ र ट्राफिक व्यवस्थापन सम्बन्धी एकीकृत कार्य योजना, २०७७ तर्जुमा भएता पनि प्रभावकारी कार्यान्वयन हुन सकेको छैन । (महालेखापरीक्षकको कार्यालय, २०७८)

सार्वजनिक यातायातमा जिपिएस भेइकल ट्र्याकिङ प्रणाली लागु गर्नका लागि सम्बन्धी प्रणालीको विकास गरिएको छ। (अर्थ मन्त्रालय, २०७९) मध्यम तथा लामो दुरीमा सञ्चालन हुने यात्रीवाहक सार्वजनिक यातायात सेवासँग सम्बन्धित प्रक्रिया सहज, सरल र प्रतिस्पर्धी बनाई बस पार्क या टिकट बिक्री कक्षहरूमा हुने आवत जावत तथा मानिसहरूको जमघटलाई कम गरी यात्रुहरूले मोबाइल एप्स, कम्प्युटर तथा अन्य विद्युतीय सूचना प्राविधिक प्रयोग गरी यात्रीवाहक सार्वजनिक यातायात सेवाको टिकट खरिद गर्न सक्ने व्यवस्थाको लागि निर्देशिका जारी भएको छ। (यातायात व्यवस्था विभाग, २०७७)

नेपाल सरकारले सार्वजनिक सूचना प्रकाशन गरी तोकेको सार्वजनिक सवारीमा सम्बन्धित सवारी धनी या सञ्चालकले ज्येष्ठ नागरिकलाई दुई वटा सिट सुरक्षित गरी निजलाई यात्रु भाडा दरमा कम्तीमा पचास प्रतिशत भाडा छुट दिनु पर्ने (कानून किताब व्यवस्था समिति, २०७६) कानुनी व्यवस्था कार्यान्वयनको लागि सार्वजनिक सवारी साधनमा ज्येष्ठ नागरिकलाई छुट र सुविधा दिने सम्बन्धी कार्यविधि लागु भएको छ। (यातायात व्यवस्था विभाग, २०७०)

सवारी दुर्घटनालाई न्यूनीकरण गर्ने मुख्य उद्देश्य राखी सर्वसाधारण नागरिकलाई सरल एवं सुलभ ढङ्गबाट यातायात सुविधा उपलब्ध गराउनको लागि यातायात सेवालाई सुदृढ, सक्षम तथा प्रभावकारी बनाउने भूमिकालाई सरल, व्यवस्थित तथा पारदर्शी सेवा प्रवाह गर्नका लागि यातायात व्यवस्थापन कार्यविधि निर्देशिका, २०६० जारी भएको छ। (यातायात व्यवस्था विभाग, २०६०)

प्रमुख समस्या

सर्वसाधारण नागरिकले दैनिक प्रयोग गर्ने सार्वजनिक पूर्णतः व्यवस्थित, सर्वसुलभ, सुरक्षित र भरपर्दो हुन सकेका छैनन्। जीर्ण तथा पुराना सवारी साधनका कारण प्रदूषण बढिरहेको छ। व्यावसायिक तालिम प्राप्त सवारी चालक र तिनको श्रम समय सीमा नियमन गर्ने मापदण्ड तर्जुमा नहुँदा दुर्घटनाका घटनाहरू बढिरहेका छन्। सडकको क्षमताभन्दा बढी भार भएका सवारी साधनहरू गुड्दा सडक संरचना बिग्रिरहेका छन्। सवारी चालक, यात्रु र पैदल यात्रीले ट्राफिक सङ्केत र सडक अनुशासनको परिपालना गर्न उदासीन देखिन्छन्। सवारी साधनको नियमित, व्यवस्थित तथा वैज्ञानिक प्रविधिमा आधारित परीक्षण प्रणाली लागु हुन सकेको छैन। (राष्ट्रिय योजना आयोग, २०७६)

नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्ले मिति २०७३/१०/२३ गते बिस वर्षभन्दा पुराना सार्वजनिक सवारी साधन २०७४ चैत १ बाट देशभरबाट हटाउने निर्णय गरेको छ। तर यातायात व्यवस्था विभागसँग देश भरमा २० वर्ष भन्दा पुराना सार्वजनिक सवारी यकिन तथ्याङ्क नहुँदा सवारी साधनको प्रदूषण परीक्षणका आधारमा बाटो इजाजत नवीकरण हुँदै आएको छ। (महालेखापरीक्षकको कार्यालय, २०७८)

सार्वजनिक यातायातमा चलिरहेका सवारी साधन पन्ध्र वर्ष पूरा भएपछि निजी सवारी साधनमा रुपान्तरण गरी लामो समयसम्म सञ्चालन हुने गरेका छन्। सवारीको यान्त्रिक गडबडीका कारण बर्सेनी सवारी दुर्घटना बढिरहेको तथ्य ट्राफिक प्रहरीको दुर्घटना विवरणबाट देखिन्छ। पछिल्लो तीन वर्षमा ६ हजार ६ सय ७९ सवारी दुर्घटना सम्बन्धी घटनाहरु भएको तथ्याङ्क गृह मन्त्रालयमा रहेको छ। (गृह मन्त्रालय, २०७८)

सडक विभागले ट्राफिक सङ्केत म्यानुअल, १९९७ जारी गरेता पनि कतिपय स्थानहरूमा गलत ट्राफिक सङ्केत समेत प्रयोग भएको भेटिन्छन्। संयुक्त राष्ट्र सङ्घीय महासन्धिले निर्धारण गरे अनुसारको ट्राफिक सङ्केतहरू प्रयोग नगर्दा विदेशी पर्यटकहरू, अन्य मुलुकका सडक प्रयोगकर्ताले नबुझ्ने स्थिति रहन्छ। सही सूचना सम्प्रेषण नहुँदा सडक प्रयोगकर्ताबाट ट्राफिक नियमको उल्लङ्घन हुने जोखिम रहन्छ। (महालेखापरीक्षकको कार्यालय, २०७८)

चुनौती र अवसर

धनी वर्गले पनि सार्वजनिक यातायातको प्रयोग गर्ने अवस्था सार्वजनिक यातायातको उन्नत रुप हो । तर शहरी क्षेत्रमा बढ्दै गएको निजी सवारी साधनलाई वैज्ञानिक व्यवस्थापन गर्नुपर्ने अवस्था रहेको छ । २०७७ फागुन मसान्तसम्मको तथ्याङ्क अनुसार ३९ लाख ८७ हजार सवारी दर्ता भएकोमा मोटरसाइकलको हिस्सा ७९.३ प्रतिशत हुँदा सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग हुने बसको हिस्सा भने १.४ प्रतिशत मात्र रहेको छ । (अर्थ मन्त्रालय, २०७८) दीर्घकालीन यातायात व्यवस्थापन तथा सडक सुरक्षा रणनीति मार्फत सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्दै वातानुकूलित सर्वसुलभ र सुरक्षित सार्वजनिक यातायात सेवा स्थापित गर्ने कार्य चुनौतीपूर्ण रहेको छ ।

पछिल्लो समय यातायात व्यवस्थापनमा आधुनिक प्रविधिको प्रयोगमा वृद्धि भएको छ । काठमाडौँ उपत्यकामा यात्रा साझेदारी (Ride Sharing) को अवधारणामा आधारित पठाओ, टुटल, इन ड्राइभर जस्ता सेवाहरूले यात्रुहरूको विश्वास जित्दै गएको पाइन्छ । यसले सार्वजनिक यातायात सेवालाई विश्वसनीय, भरपर्दो र अनुमानयोग्य बनाउनै पर्ने जबरजस्त दबाब सिर्जना गरेको छ । सार्वजनिक यातायात सेवामा निजी क्षेत्रको लगानी निरन्तर आकर्षित भइरहेको छ । यसले सार्वजनिक यातायात सेवालाई परिष्कृत बनाउँदै लैजाने अवसर समेत दिएको छ ।

रुपान्तरणको चर्चा

निजी सवारी साधनको प्रयोगले आलसी जीवनशैली (Sedentary Lifestyle), मोटोपना, उच्च रक्तचाप, एक्लोपना तथा मानसिक रोगको जोखिम बढाउनुका साथै ध्वनि प्रदूषण, वायु प्रदूषण बढ्ने र हरित गृह ग्याँसहरू पनि उत्सर्जन हुने गर्दछ । यसबाट समाजमा मानिसहरूको स्वतन्त्र आवागमनमा बाधा पुग्न गई आवास क्षेत्रहरूमा सामाजिक सम्बन्धहरू कमजोर हुँदै गएको छ। (Planka.nu, 2009)

वायु प्रदूषणलाई कम गर्ने ठुलो अवसरका रुपमा हरेक वर्ष सेप्टेम्बर २२ मा विश्वभरका विभिन्न शहरहरूले विश्व कारमुक्त दिवस (World Carfree Day) मनाउने अवस्थामा सम्म पुगिसकेका छन् । जुन दिन मोटर चालकहरूलाई एक दिनको लागि आफ्नो कार छोड्न प्रोत्साहन गर्दै वायु प्रदूषण घटाउने र सुरक्षित वातावरणमा हिँड्ने र साइकल चलाउने जस्ता कार-मुक्त यात्राका धेरै फाइदाहरू वकालत हुने गर्दछ । (UN Environment Programme, 2018)

यात्रा गर्दा पृथ्वीलाई कुनै शुल्क बुझाउनु पर्दैन (Travel does not have to cost the earth.) भन्ने मान्यता संसारभर फैँलदो क्रममा रहेको छ । इस्टोनियाको राजधानी टाल्लिन विश्वमै पहिलो पटक सार्वजनिक सवारी निःशुल्क बनाउने सहर बनेको छ । टाल्लिनका मेयर एडगर स्याभिसरले सार्वजनिक सवारी निःशुल्क गर्दा भनेका थिए, 'यसले मानिसको सामाजिकीकरणको प्रक्रियालाई बढाउनेछ । तपाईँले कारमा खर्च गर्ने लाखौँ रुपैयाँ बचत गर्नेछ र सार्वजनिक सवारीमा मानिसहरूले रोजगारी पाउनेछन् ।(चन्द, २०७६)

अष्ट्रेलिया, बेल्जियम, ब्राजिल, बुल्गेरिया, क्यानाडा, चीन, चेक रिपब्लिक, डेनमार्क, इङ्गल्याण्ड, इस्टोनिया, फारो आइल्याण्डस्, फिनल्याण्ड, फ्रान्स, ग्रिस, आइसल्याण्ड, इटाली, लिथुआनिया, लग्जम्बर्ग, मलेशिया, नेदरल्याण्डस्, नर्वे, पोल्याण्ड, पोर्चुगल, रसिया, स्कटल्याण्ड, स्लोभेनिया, स्पेन, स्वीडेन, स्विट्जरल्याण्ड, ताइवान, थाइल्याण्ड, टर्की, युक्रेन, अमेरिका र वेल्सका विभिन्न शहरहरूमा निःशुल्क सार्वजनिक यातायात सञ्चालन भइरहेको छ । (Fare Free Public Transport, n.d.)

पूर्व-पश्चिम रेलमार्ग आयोजना, काठमाडौँ मेट्रो रेल आयोजना, काठमाडौँ-तराई-मधेश द्रुतमार्ग आयोजना, मध्य पहाडी (पुष्पलाल) लोक मार्ग आयोजना, हुलाकी राजमार्ग आयोजना, कोशी राजमार्ग आयोजना, काली गण्डकी कोरिडोर

आयोजना र कर्णाली कोरिडोर आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा अगाडि बढाइएको छ । यसै गरी पूर्व-पश्चिम राजमार्ग स्तरोन्नति आयोजना, गल्छी-त्रिशुली-मैलुङ-स्याफ्रुबेशी-रसुवागढी सडक आयोजना र प्रादेशिक तथा स्थानीय सडक निर्माण तथा सुधार कार्यक्रमलाई रुपान्तरणकारी आयोजना (Game Changer Projects) को रुपमा पहिचान भएको छ । (राष्ट्रिय योजना आयोग, २०७६)

आर्थिक वर्ष २०७८/७९ को बजेट वक्तव्यले यातायात प्रणालीलाई सुरक्षित, विश्वसनीय एवं प्रविधिमैत्री बनाइने, सार्वजनिक यातायातमा इ-टिकेटिङ लागु गरिने, काठमाडौँ उपत्यका यातायात विकास प्राधिकरण गठन गरी सार्वजनिक परिवहन सञ्चालनलाई व्यवस्थित बनाइने, यातायात सेवाको सञ्चालनमा प्रतिस्पर्धा प्रवर्द्धन गरी यात्रुलाई सुविधायुक्त र गुणस्तरीय सेवा प्रदान गरिने आश्वासन दिएको थियो । (अर्थ मन्त्रालय, २०७८) तर उक्त महत्त्वाकाङ्क्षी योजनाहरू कार्यान्वयन हुन नसक्दा सार्वजनिक यातायातमा समृद्धिको चित्र देख्न सकिएको छैन ।

आर्थिक वर्ष २०७९/८० को बजेट वक्तव्यले सार्वजनिक यातायातलाई प्रतिस्पर्धी, सुरक्षित, भरपर्दो र पहुँचयोग्य बनाइने, प्रमुख शहरहरूमा सार्वजनिक यातायातमा विद्युतीय माध्यमबाट भुक्तानी गर्ने प्रणाली लागु गर्ने, काठमाडौँ उपत्यकामा पेट्रोलियम प्रयोग गर्ने निजी तथा सार्वजनिक सवारी साधनलाई क्रमशः विद्युतीय सवारी साधनमा परिणत गर्ने व्यवस्था मिलाइने उद्घोष गरेको छ । (अर्थ मन्त्रालय, २०७९) यस वक्तव्यमा उल्लिखित कार्यक्रम तथा योजना कार्यान्वयन हुन्छ या हुँदैन? रुपान्तरणलाई सम्बोधन गर्छ या गर्दैन त्यो भने हेर्न बाँकी छ ।

अबको बाटो

शहरी, छोटो, मध्यम तथा लामो दुरीको सार्वजनिक यातायात नेतृत्वको सामाजिक दायित्व हो । सार्वजनिक यातायातमा सरकारको न्यूनतम मापदण्ड कायम गर्ने इच्छाशक्ति हुनुपर्छ । नागरिकको परिवहन अधिकार अब सामाजिक अधिकारसँग पनि जोड्नुपर्ने भएको हुँदा सार्वजनिक यातायाततर्फ ध्यान दिनु भनेको जनताको माया गर्नु मात्र नभई मुलुकको अर्थतन्त्रलाई अघि बढाउनु पनि हो । (दीक्षित र तुलाधर, २०७३)

सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धमा बनेका कतिपय नीति र कार्यक्रमहरू कागजमा सीमित हुने, बजेट वक्तव्यमा परेका योजना पनि कार्यान्वयन नहुने भए पनि न्यून प्रगति हुने समस्याहरू रहेका छन् । यस क्षेत्रमा निरन्तर लगानी भइरहे पनि सर्वसाधारणले यातायात व्यवस्थापनमा सहजता महसुस गर्न सकेका छैनन् । यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धमा प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्ने निकायहरूले आपसी समन्वय गरी यातायात योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

सडक सुरक्षाको लागि सडक सुरक्षा परिषद्को सक्रियता बढाई सम्बन्धित निकायहरूको समन्वयमा सडक सुरक्षा व्यवस्थापन, सुरक्षित सडक र आवागमन, सुरक्षित सवारी, सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ता र दुर्घटना पछिको सेवाको व्यवस्था गरी सवारी दुर्घटना र दुर्घटनाबाट हुने क्षतिलाई कम गर्न सकिन्छ ।

यातायात व्यवस्था विभाग, स्थानीय तहहरू (महानगरपालिका, उपमहानगरपालिका, नगरपालिका र गाउँपालिका), ट्राफिक प्रहरी, यातायात व्यवस्थापन क्षेत्रमा कार्यरत अन्य सरकारी तथा गैरसरकारी निकायहरूको समन्वयमा अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलन अनुसारका ट्राफिक सङ्केतहरू राख्ने र गलत ट्राफिक सङ्केत राखिएको भए प्रतिस्थापन गर्नु पर्ने हुन्छ ।

कार्य योजनाको बाबजुद सिसिटिभी जडान गर्ने कार्य सम्पन्न नभएको, इम्बोस्ड नम्बर प्लेट र सोको तथ्याङ्क पढ्ने आरएफआइडी गेटको निर्माण र सञ्चालन नभएको, जिपिएसबाट सवारी अनुगमन गर्ने प्रणाली लागु नभएको, सवारी व्यवस्थापनमा खटिने प्रहरी कर्मचारीको लागि आवश्यक सङ्ख्यामा ब्रेथलाइजर, राडार गन, गो प्रो क्यामेरा उपलब्ध भएका

छैनन् । ट्राफिक प्रहरीको क्षमता विकास तथा ट्राफिक बत्ती, क्यामेरा लगायतका अत्याधुनिक प्रविधिको व्यवस्था गरी ट्राफिक व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्दछ ।

सडक दुर्घटनाको प्रवृत्तिलाई नियमित अनुगमन गरी दुर्घटनायुक्त स्थलहरूको सुधार मार्फत दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने तर्फ अपेक्षित प्रगति हासिल हुन सकेको छैन । सवारी चाप, फुटपाथ, सडक सङ्केत, बाटोको झुकावमा सुधार नहुँदा सडक दुर्घटनाहरू बढिरहेका छन् । सडक संरचना निर्माण गर्दा सबै चरणमा रोड सेफ्टी अडिटलाई लागु गरी दुर्घटनायुक्त क्षेत्रका कारणहरू सुधार गर्न सकिने ठाउँहरू देखिन्छ ।

प्रमुख शहरहरूले भोगिरहेको ट्राफिक जाम व्यवस्थापनको लागि जर्मनी, नेदरल्याण्ड र डेनमार्कमा भएको सार्वजनिक यातायातको विकास, सिङ्गापुरको सवारी साधन खरिदमा कोटा प्रणाली, बेलायतको जाम हुने क्षेत्रमा प्रवेश शुल्कको प्रावधान हाम्रो लागि अनुकरणीय रहेका छन् । ट्राफिक बत्तीको प्रयोग, साइकल यात्रा र पैदल यात्रालाई प्रवर्द्धन गर्न सकिने ठाउँ देखिन्छ ।

सम्भव भएसम्म हाम्रो पनि भोलिको गन्तव्य सार्वजनिक यातायात सेवालाई निःशुल्क बनाउने तर्फ उन्मुख हुनु पर्दछ । सार्वजनिक यातायात सेवा नागरिकको आधारभूत दैनिकीसँग जोडिएको हुँदा यसलाई मुनाफा कमाउने क्षेत्रको रुपमा परिभाषित गरिनु हुन्न । सार्वजनिक यातायात कल्याणकारी राज्यको प्रमुख कार्यक्षेत्र पनि भएकाले यसलाई सर्वसुलभ बनाउन विशुद्ध सेवा क्षेत्रको रुपमा स्थापित गरिनुपर्ने देखिन्छ ।

अन्त्यमा, कुनै पनि मुलुकको सरकार त्यस देशको नागरिक चेतको स्तरभन्दा अग्रगामी हुन सक्दैन । प्रगतिशील र अग्रगामी मानिएका सरकारको नीति तथा कार्यक्रमको पनि उपयुक्त समयमा उचित व्याख्या हुन नसक्दा निकम्मा र असफल हुने गर्दछन् । सार्वजनिक यातायात सेवालाई प्रशंसनीय बनाउनमा राज्य संयन्त्रको अभिभावक भूमिका, यातायात व्यवसायीको सेवा प्रेरित मान्यता र व्यावसायिक नैतिकता, यात्रीहरूको नैतिक चरित्रवान् व्यवहारको संयोजन जरुरी रहन्छ । सार्वजनिक यातायात सेवामा सेवा भावलाई पहिलो प्राथमिकता दिइनुपर्दछ । दण्डात्मक व्यवस्थाले मात्र मानिसको उद्दण्ड व्यवहार, आपराधिक मानसिकता र चरित्रलाई सुधार गर्न सक्दैन । नैतिकता र आचरण विकासमा घर परिवार, समाज र विद्यालयले महत्वपूर्ण योगदान दिन सक्दछन् । यात्रुको पीडा, व्यवसायीको गुनासो र नियामक निकायको प्रयत्नको बिचको सन्तुलन नैतिकताले निर्धारण गर्दछ । सार्वजनिक यातायात सेवालाई मर्यादित, व्यवस्थित, सर्वसुलभ, सुरक्षित र भरपर्दो बनाउनु हामी सबैको साझा दायित्व हो ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू

बिबिसी. (२०१९, अप्रिल २२). सार्वजनिक यातायातमा महिला यात्रुले दैनिक भोग्ने समस्या यस्ता छन्. *BBC.* https://www.bbc.com/nepali/news-48003905

यातायात व्यवस्था विभाग. (२०६०). *यातायात व्यवस्थापन कार्यविधि निर्देशिका.* यातायात व्यवस्था विभाग.

यातायात व्यवस्था विभाग. (२०६८). *सार्वजनिक यातायात आचार संहिता.* यातायात व्यवस्था विभाग.

यातायात व्यवस्था विभाग. (२०७०). *सार्वजनिक सवारी साधनमा ज्येष्ठ नागरिकलाई छुट र सुविधा दिने सम्बन्धी कार्यविधि.* यातायात व्यवस्था विभाग.

नेपाल कानुन आयोग. (२०७२). *नेपालको संविधान.* नेपाल कानुन आयोग.

कानून किताब व्यवस्था समिति. (२०७४). *सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४.* कानून किताब व्यवस्था समिति.

राष्ट्रिय योजना आयोग. (२०७६). *पन्ध्रौं योजना.* राष्ट्रिय योजना आयोग.

कानून किताब व्यवस्था समिति. (२०७६). *ज्येष्ठ नागरिक सम्बन्धी ऐन, २०६३.* कानून किताब व्यवस्था समिति.

सेतोपाटी. (२०७६, असार ६). सार्वजनिक यातायातमा महिला यात्रुलाई दिनहुँ सास्ती :: सेतोपाटी संवाददाता. *Setopati*. https://www.setopati.com/social/183120

अन्नपूर्ण पोस्ट. (२०७६, पुष २९). सार्वजनिक बसमा हस्तमैथुन प्रकरण. *अन्नपूर्ण पोस्ट*. https://annapurnapost.com/news/saavrjnik-bsmaa-hstmaithun-prkrnn-pkraau-prekaa-yuvaa-bhnchn-paisaa-kmaaun-yso-gren-145502

यातायात व्यवस्था विभाग. (२०७७). *मध्यम तथा लामो दुरीमा सञ्चालित यात्रीवाहक सार्वजनिक सवारी सेवाको अनलाइन टिकट खरिद बिक्री सम्बन्धी निर्देशिका*. यातायात व्यवस्था विभाग.

कानून किताब व्यवस्था समिति. (२०७७). *नेपाल ऐन सङ्ग्रह खण्ड ९*. कानुन किताब व्यवस्था समिति.

अर्थ मन्त्रालय. (२०७८). *आर्थिक सर्वेक्षण २०७७/७८*. अर्थ मन्त्रालय.

महालेखापरीक्षकको कार्यालय. (२०७८). *महालेखापरीक्षकको अन्ठाउन्नौं वार्षिक प्रतिवेदन*. महालेखापरीक्षकको कार्यालय.

गृह मन्त्रालय. (२०७८). *वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन*. गृह मन्त्रालय.

अर्थ मन्त्रालय. (२०७८). *आर्थिक वर्ष २०७८/७९को आय व्ययको सार्वजनिक जानकारी वक्तव्य*. अर्थ मन्त्रालय.

अर्थ मन्त्रालय. (२०७९). *आर्थिक सर्वेक्षण २०७८/७९*. अर्थ मन्त्रालय.

अर्थ मन्त्रालय. (२०७९). *आर्थिक वर्ष २०७९/८० को बजेट वक्तव्य*. अर्थ मन्त्रालय.

घिमिरे, श. (२०७५, असोज १५). सार्वजनिक यातायातको मनपरी, न भाडा सस्तो, न स्वास्थ्य सुरक्षा. *Nagarik News*. https://nagariknews.nagariknetwork.com/economy/349681-1601521581.html

पराजुली, म. (२०७५, असोज १७). नेपालको सार्वजनिक यातायात र सडक अनुशासन :: माधव पराजुली. *Setopati*. https://www.setopati.com/blog/167888

चन्द, स. (२०७६, असार ७). विदेशमा सार्वजनिक सवारी निःशुल्क हुँदैछ, नेपालमा कहिले हुने. *Shilapatra*. https://shilapatra.com/detail/7437

काफ्ले, उ. (२०७६, माघ ९). साढे पाँच सय वर्ष पुरानो इतिहास. *Naya Patrika*. https://www.nayapatrikadaily.com/news-details/34375/2020-01-23

भट्टराई, ट. (२०७६, श्रावण २८). सार्वजनिक यातायातको व्यथा : बिद्युतीय पासो र अर्थ राजनीति. *Khabarhub*. https://www.khabarhub.com/2019/13/63264/

गजुरेल, आ. (२०७७, असार ३१). सार्वजनिक यातायातमा राज्यको बेवास्ता- विचार - कान्तिपुर समाचार. *eKantipur*. https://ekantipur.com/opinion/2020/07/15/159478306078642646.html

घिमिरे, र. (२०७८, असार ९). सार्वजनिक यातायातको पीडा : अर्बौंको लगानीमा महासंकट – Online Khabar. *Onlinekhabar*. https://www.onlinekhabar.com/2021/06/973403

दीक्षित, क., & तुलाधर, भ. (२०७३, मङ्सिर ११). Kantipur-साझा : सार्वजनिक यातायातको अबको बाटो - कान्तिपुर समाचार. *eKantipur*. https://ekantipur.com/ampnews/2016-11-26/20161126074215.html?fb_comment_id=1160129097428664_1161532563954984

Fare Free Public Transport. (n.d.). *Cities*. Fare Free Public Transport. Retrieved June 6, 2022, from https://freepublictransport.info/city/

Planka.nu. (2009). *Travel doesn't have to cost the earth*. Planka.nu.

UN Environment Programme. (2018, September 21). *World Car-Free Day on 22 September a great opportunity to reduce air pollution*. UNEP. Retrieved June 6, 2022, from https://www.unep.org/news-and-stories/story/world-car-free-day-22-september-great-opportunity-reduce-air-pollution